

LSL-Lenkungsdämpfer und keine zweite Bremszange am Bootsrad.

Nun hat die GVG bereits Ende der 1990er Jahre ihre Aktivitäten eingestellt, einen dem damaligen Angebot entsprechenden Umbau können nurmehr die derzeitigen EZS-Stützpunkthändler realisieren. Zu denen gehört seit geraumer Zeit auch Mueller-Gespanne, seit 2002 Ansprechpartner und Vermarkter für

die Sauer-Fahrzeuge. Doch in erster Linie propagiert Mueller verständlicherweise das hauseigene Programm. Und dazu gehören nun einmal der Bruno ebenso wie der in Eigenregie entwickelte Fahrwerkkit für die frühen Vierventilboxer.

Komplettgespanne mit einer neuen R 850/1100 R kann das Duo Mueller-Sauer logischerweise nicht mehr anbieten, aber die Möglichkeit zum Umbau einer Gebrauchten besteht nach wie vor. Wenn man als Pessimist 5000 Euro für eine taugliche Gebrauchmaschine mit einer Laufleistung unter 30.000 Kilometern veranschlagt, kommt man für etwa 22.000 Euro in den Besitz eines fahrwerktechnisch und qualitativ hochwertigen Gespannes.

Nun könnte man nach einem Gebrauchtespann Ausschau halten und damit deutlich günstiger fahren. Doch wenn es die Kombination eines frühen Vierventilboxers mit dem Bruno sein soll, gibt der Markt kein entsprechendes Angebot her. Ob sich aber der Umbau einer damaligen Roadster mit neuen Komponenten angesichts zahlreicher modernerer Zugmaschinen lohnt, muss jeder Auftraggeber für sich entscheiden.

Einerseits sind manche Vierventil-Boxer der ersten Generation jung genug, um sie mit vertretbarem Aufwand wieder in einen technisch erstklassigen Zustand zu versetzen. Auf der anderen Seite besitzen sie noch nicht die komplexe Elektronik ihrer Nachfahren, was sie für manche Interessenten zusätzlich begehrenswert macht. Der Besitzer der hier gezeigten R 850 R wusste deren Qualitäten jedenfalls

